



SITUACIÓN DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA DE ORIGEN EN SOMALIA Y REFLEXIONES SOBRE SU FUTURO

Benigno GONZÁLEZ-ALLER GROSS
Jefe de la Sección de Planes de Recursos
y Definición de Medios del EMA



Introducción



SCRIBO este artículo tras haber sido durante seis meses jefe de la División de Planes del Cuartel General Operacional de la Operación ATALANTA, entre enero y julio de 2012. Durante ese periodo fui testigo de dos hitos excepcionales en la vida de la operación: la confirmación de la tendencia negativa de la actividad pirata, cuyos primeros indicios se observaron en el segundo semestre de 2011, y la revisión del Plan de Operaciones para permitir la neutralización de los depósitos logísticos de los

piratas en la franja costera de Somalia, permitiendo de esta forma a las fuerzas navales poder actuar contra los piratas en todo su ciclo de actividad. Pretendo en este artículo enumerar las razones por las que se piensa que se ha podido invertir la curva de actividad de la piratería y reflexionar sobre el futuro de la lucha contra la piratería de origen en Somalia.

Evolución de la piratería

Durante los pasados tres años, debido fundamentalmente a la presión de las fuerzas navales, el área de operaciones de los piratas se ha expandido desde una zona relativamente concentrada en el golfo de Adén y proximidades de la costa de Somalia hacia el océano Índico hasta posiciones alejadas cerca de dos mil millas de la costa de Somalia. Se han valido para ello del secuestro de *dhow*s (1) que, utilizados como buques madre, permiten a los piratas trans-



Dhow tipo Jelbut en el golfo de Adén.

(1) Embarcación de origen árabe común en el mar Rojo y océano Índico. Se emplea para cabotaje o pesca. Tienen un casco estrecho y alargado, desplazan entre 300 y 500 toneladas y la dotación oscila entre 15 y 30 personas.

portar sus esquifes (2) a gran distancia y permanecer en la mar durante un periodo prolongado en espera de encontrar una presa vulnerable. Este modo de actuar hizo aumentar el éxito de sus ataques hasta un nivel inaceptable para la comunidad internacional. Durante el primer cuatrimestre de 2011 llegaron a estar secuestrados simultáneamente hasta 32 buques.

Sin embargo, en el tercer cuatrimestre de 2011, tras el periodo monzónico que va desde mayo a agosto, en el que la meteorología impide la utilización de pequeñas embarcaciones, la actividad de los piratas no resurgió con la intensidad de años anteriores. Todo lo contrario, se comenzó a apreciar una disminución importante del número de ataques y secuestros con éxito hasta niveles tres veces inferiores a los que se habían sufrido hasta la fecha. Esta menor actividad de los piratas se ha confirmado durante el año 2012 y, aun con riesgo de pecar de optimista, hay indicios que permiten concluir que la piratería en el Cuerno de África ha dejado atrás su punto álgido. Entre enero y mayo del año 2011 hubo un total de 176 ataques y 25 buques secuestrados. Durante el mismo periodo de 2012: 30 ataques y cinco buques secuestrados.

¿Qué ha sucedido para que se haya invertido la tendencia?

Cuatro son las causas generales por las que se piensa que ha disminuido la actividad de los piratas: la adopción de medidas de autoprotección por los buques mercantes, la eficacia de las fuerzas navales, un naciente control de las autoridades regionales de Somalia y, por último, fruto de todo lo anterior, cambios en la disposición hacia la piratería de las comunidades donde habitan los piratas.

Probablemente, la principal razón por la que ha disminuido la eficacia de los ataques de los piratas es la adopción de medidas de autoprotección por los buques mercantes que transitan por el área y el embarque de equipos armados de seguridad privada.

Las medidas de autoprotección vienen sugeridas en el manual *Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy*, promulgado y actualizado por un consorcio de instituciones interesadas en el tráfico marítimo internacional, entre las que se incluye la Unión Europea, la OTAN y el IMB (3). El manual recomienda medidas de prevención, tales como: registrar el tránsito por la zona con el MSCHOA (4), navegar por el

(2) Embarcación ligera con motor fueraborda que los piratas utilizan para realizar sus ataques.

(3) *International Maritime Bureau*.

(4) *Maritime Security Centre-Horn of Africa*. El MSC-HOA es un centro establecido por la Unión Europea en el Cuartel General de la Operación ATALANTA en Northwood, Reino Unido, para monitorizar la situación marítima en el Cuerno de África. El MSCHOA mantiene

IRTC (5), reforzar la vigilancia por serviolas o realizar maniobras evasivas; y medidas de protección estructurales, tales como instalar alambres de espino para impedir el acceso a cubierta, utilizar alarmas sonoras o establecer ciudadelas que permitan en caso de secuestro concentrar a la dotación en un compartimento inaccesible desde el exterior, facilitando la intervención de equipos de fuerzas especiales sin poner en riesgo la seguridad de la dotación. De acuerdo con los registros del MSCHOA, un 70 por 100 de los buques que transitan por la zona adoptan estas prácticas de autoprotección.

Además de estas medidas, un 25 por 100 de estos buques mercantes son protegidos por equipos de seguridad armados contratados a compañías de seguridad privadas. El embarque de estos equipos ha resultado especialmente efectivo, si bien existe controversia sobre su legalidad. Suscita preocupación el vacío legal que hay sobre su empleo en alta mar y la falta de control de su respuesta a los piratas, si bien en muchos casos los equipos se nutren de ex-militares, normalmente habituados a un uso controlado de la fuerza. Solo un 50 por 100 de los países de registro de los buques que transitan por la zona permiten el embarque de equipos de seguridad armados. En todo caso, ningún barco defendido por un equipo de seguridad privado ha sido secuestrado hasta la fecha. Además, un beneficio adicional de esta medida es que cada vez que un equipo de seguridad repele un ataque y lo informa facilita a las fuerzas navales la localización de los grupos de piratas y su posterior neutralización.

La segunda causa que explica la disminución de la piratería es la eficacia de las fuerzas navales. Tras más de tres años navegando en las aguas de Cuerno de África, las distintas fuerzas desplegadas tienen un mayor conocimiento del área y del modo de actuación de los piratas. Además, las sucesivas revisiones de los mandatos y de las reglas de enfrentamiento, especialmente en el caso de EUNAVFOR, han permitido que las fuerzas navales puedan ser cada vez más contundentes contra la piratería.

En la actualidad hay desplegados en el área medios de tres coaliciones internacionales —Unión Europea, OTAN y CMF (6)— y de seis países (7) que operan independientemente. La coordinación entre estas fuerzas es cada vez mejor y, a pesar de las limitaciones que impone la dependencia diversa, el

una página *web* que se ha convertido en la principal medio de intercambio de información entre los buques mercantes, fuerzas navales e instituciones preocupadas por la piratería en el Cuerno de África. La mayoría de los barcos que transitan por la zona se registran en el MSCHOA para recibir guía y directrices sobre cómo evitar la piratería.

(5) *International Recommended Transit Corridor*. Es una ruta recomendada para facilitar a los buques de guerra la protección de los buques mercantes que transitan a través del golfo de Adén.

(6) *Combined Maritime Forces*. Coalición liderada por los Estados Unidos a la que han contribuido hasta 26 países diferentes.

(7) China, India, Irán, Japón, Rusia y Corea del Sur.



Liberación de un *dhow* por la fragata *Reina Sofía*.

empleo conjunto de los recursos es más efectivo que en el pasado. Asimismo, durante los últimos meses se han desplegado en la zona nuevos tipos de unidades y plataformas mejor equipadas: desde medios para realizar ISR (8) hasta submarinos o equipos de operaciones especiales, particularmente eficaces en la neutralización de los buques madre de los grupos de acción de piratas. Se han utilizado además, por primera vez, equipos de protección autónomos para proteger a los buques del WFP (9). Estos equipos, de unas 20 personas, pueden defender a un buque mercante vulnerable sin necesidad de que haya un buque escolta en las proximidades, lo que permite liberar unidades para otras misiones.

Por otra parte, la operación de los grupos de piratas a mayor distancia de la costa, si bien ha aumentado la extensión del área de operaciones, los ha hecho más vulnerables. Los buques madre pueden ser distinguidos de embarcaciones similares con relativa facilidad por tener visibles los esquifes, a bordo o remolcados, y la parafernalia pirata, como escaleras para el abordaje de los buques mercantes. Ello facilita su localización y posterior neutralización.

Además, con la aprobación de reglas de enfrentamiento más firmes, en particular la autorización a EUNAVFOR para neutralizar los depósitos logísti-

(8) *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*.

(9) *World Food Programme*.

cos de los piratas en tierra —DPLD (10)—, las fuerzas navales han pasado de ser fundamentalmente reactivas a realizar acciones proactivas, mejorando en iniciativa sobre los piratas.

La actuación sobre los depósitos logísticos en tierra, si bien aporta una ventaja táctica limitada, ataca la sensación de impunidad de la que disfrutaban los piratas hasta la fecha, conscientes de que podían actuar con libertad en las playas sin la amenaza de que las fuerzas militares actuaran sobre ellos.

Una tercera razón que explica el descenso de la piratería es la incipiente capacidad de las autoridades regionales de Somalia para perseguir la piratería. Si bien el Gobierno de Somalia no tiene apenas medios para oponerse a los piratas, algunos gobiernos autónomos de las regiones desde donde operan los piratas, en especial Puntland, han incrementado su acoso con cierta efectividad. En agosto de 2011, el Gobierno de Puntland llegó a un acuerdo con el Gobierno Federal de Transición (GFT) para crear la Policía Marítima de Puntland, una policía costera profesional cuya misión es la persecución de la piratería y la pesca ilegal en la región. Esta policía —bien recibida por numerosos actores internacionales, incluida la ONU— ha actuado con gran contundencia y ha tenido significativa influencia en la actividad de los piratas, obligándoles a desplazarse de sus asilos habituales (11). Un ejemplo de su eficacia es que uno de los últimos buques capturados por los piratas, el petrolero griego *Smyrni* (12), ha tenido que cambiar de fondeadero en diversas ocasiones al sentirse acosado por la policía de Puntland.

También los gobiernos autónomos de Somaliland —autodeclarada república independiente— y de Galmudug, esta última en menor medida, parecen estar tomando medidas para erradicar la piratería.

Por último, la cuarta razón es fruto de las tres anteriores. Como resultado de la eficacia del esfuerzo contra la piratería, se está influyendo en lo que se considera el centro de gravedad operacional de los piratas: la relación beneficio/riesgo que estos ponderan antes de inclinarse hacia la piratería. Como consecuencia del mayor riesgo y menor probabilidad de éxito, muchos de los hasta ahora piratas están abandonando la piratería para dedicarse a otras actividades, legales o también delictivas, como el tráfico de seres humanos. Además, la disminución del número de secuestros está provocando una

(10) *Disruption of Pirate Logistic Dumps.*

(11) Fruto de la presión policial, los piratas han tenido que abandonar sus tradicionales bases en Puntland (Eyl y Gar'ad), desplazándose hacia el sur, a bases en la vecina región de Galmudug (Hobyó, El Danaan y Haradhere).

(12) Petrolero de nueva construcción, de armador griego y bandera de Liberia, que fue secuestrado el 11 de mayo de 2012 cuando transportaba 135.000 toneladas de crudo. Su captura ha supuesto un contratiempo en la lucha contra la piratería. Se estima que los piratas pudieran obtener un elevado rescate por esta presa, lo que les permitiría revitalizar sus maltrechas finanzas.

mengua de la financiación disponible. El ciclo económico de la piratería se mantiene activo con el rescate obtenido de los secuestros. Cuando estos son menos, disminuye el número de inversores dispuestos a aportar la financiación necesaria para que los piratas puedan hacerse a la mar. De acuerdo con informes propios, difundidos en la prensa, los piratas han tenido muchas dificultades para desplegarse en la mar desde principios de mayo de 2012, debido principalmente a esta falta de financiación; también invocan otras razones, como el mencionado acoso policial y las adversas condiciones meteorológicas del periodo monzónico.

Esta dinámica adversa genera a su vez otros efectos perniciosos que inclinan la balanza beneficio/riesgo hacia el lado del segundo. La escasez de dinero procedente de los rescates hace que cuando un clan consigue una presa los otros clanes intenten «robársela», produciéndose enfrentamientos entre ellos que en muchos casos acaban con vidas humanas. Como curiosidad, según cuenta un negociador profesional que representaba a los armadores de un buque secuestrado, durante la negociación del rescate los piratas llegaron a exigir al negociador que los buques militares en la zona protegieran al buque secuestrado de los ataques de sus clanes oponentes.

Todas estas razones están detrás del descenso de la piratería. Pero, una vez invertida la tendencia y lograda cierta iniciativa sobre los piratas, **¿qué hacer para que el proceso sea irreversible?**

La piratería es un síntoma; su solución pasa por remediar su causa, que no es otra que Somalia es un país fallido (13). Por ello, la extinción de la piratería depende principalmente de que Somalia, con el apoyo de la comunidad internacional, logre evolucionar hacia un Estado de derecho y en particular de que sea capaz de crear instituciones que le permitan ejercer el control de su espacio marítimo. En paralelo a ello, hay que seguir combatiendo los síntomas, para lo que es necesario que las fuerzas militares, amén de apoyar en la medida limitada de sus posibilidades la cimentación de Somalia, intensifiquen y hagan más eficaz su esfuerzo para mantener, y si es posible agudizar, la tendencia negativa de la piratería. Asimismo, para que la acción militar sea más eficaz, hay que redoblar el esfuerzo para que los piratas detenidos puedan ser perseguidos legalmente.

A continuación expongo qué horizonte tiene la reconstrucción de Somalia; qué se está haciendo para intentar fortalecer su capacidad de control del espacio marítimo, cómo deberían orientar su esfuerzo las fuerzas navales para mantener esta tendencia negativa de la actividad pirata y en qué situación se encuentra y cuál sería la deseable evolución de la persecución legal de los piratas.

(13) Somalia ocupa por quinto año consecutivo el último lugar en la lista de países fallidos de acuerdo con el estudio realizado por la revistas *Foreign Policy* y *Fund for Peace*.

La República de Somalia ha estado administrada desde el año 2004 por un Gobierno Federal de Transición, gobierno transitorio sometido al fideicomiso de organizaciones internacionales (Naciones Unidas y la Unión Africana). Este gobierno inició a comienzos de 2012 un proceso constituyente con objeto de poner fin al periodo de transición y dotar al país de instituciones estables y legítimas, necesarias para constituirse en un Estado de derecho.

Para quien tenga conocimientos sobre la situación de la zona, es lógico que contemple con escepticismo la posibilidad de que este proceso constituyente no sea un nuevo intento fútil de producir instituciones sólidas. Sin embargo, algunos avances recientes permiten atisbar rayos de esperanza. Según diversos observadores internacionales, entre ellos el representante especial de la Unión Europea para el Cuerno de África, Alexander Rondos, desde el año 2011 se han producido avances significativos en los tres pilares —político, económico y de seguridad— que facilitarían la conclusión exitosa de este proceso constituyente y la consecución de las nuevas instituciones.

En efecto, en el plano político, el 22 de junio de 2012 una Asamblea Nacional Constituyente, formada por delegados escogidos por los jefes de los clanes tradicionales de Somalia, aprobó por amplio consenso una nueva Constitución. Semanas después, el 10 de septiembre, un nuevo parlamento, formado por miembros elegidos de forma indirecta por un comité técnico —todavía no se dan las condiciones para una votación popular—, eligió un nuevo presidente y este a su vez un gobierno, que permite albergar esperanzas en un horizonte político algo más estable.

En lo que a seguridad concierne, es indudable que algún progreso existe. Desde 2007 gran parte del sur y centro de Somalia ha estado en manos del grupo terrorista Al Shabaab (14). En la actualidad, las tropas de AMISON, Kenia y Etiopía, en apoyo del Gobierno de Somalia, están combatiendo al grupo y logrando importantes avances. A final de 2012 habían retomado el control de al menos dos terceras partes del área inicialmente en manos de Al Shabaab, incluido Kismayo, último bastión del grupo terrorista. Tras los fracasos militares y la falta de financiación derivada de la pérdida de control de territorio, Al Shabaab se está debilitando.

El escenario económico también está mejorando. Tras la expulsión de Al-Shabaab de Mogadiscio, en agosto de 2011, la capital de Somalia está lentamente regresando a la normalidad. La construcción está en auge, las empresas están prosperando y los principales edificios, como el Parlamento y el Teatro Nacional, se están reconstruyendo y expulsando a los ocupantes ilegales que

(14) Al Shabaab es una organización declarada terrorista por gobiernos occidentales. Es la célula en Somalia del grupo Al Qaeda. Pretenden imponer la ley islámica en Somalia en oposición al Gobierno de Transición y a la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISON), que alegan quieren secularizar el país. Se ha especulado sobre la conexión entre Al Shabaab y la piratería con fines de financiación, pero no hay constancia sólida de ello.

hasta ahora moraban en ellos. Turquía está teniendo un papel protagonista, si no líder, en la reconstrucción de la capital. Tras abrir la embajada y proporcionar ayuda financiera para apoyar la reconstrucción de la ciudad, ha dispuesto que Turkish Airlines realice un vuelo dos veces por semana a la capital, siendo la primera aerolínea comercial en aterrizar en el país en 20 años.

Pero para influir en la capacidad de la propia Somalia de acabar con la piratería, dentro del proceso de fortalecimiento de las instituciones del Estado, hay que prestar especial atención a las que se ocupan del ámbito marítimo. Por ello, en los últimos meses se multiplican las cumbres e iniciativas en apoyo del desarrollo marítimo de Somalia y de la región. Ejemplo destacado que nos incumbe es la iniciativa del Comité de Política y de Seguridad (PSC) de la Unión Europea de llevar a cabo una operación para dotar a la región del Cuerno de África y del océano Índico occidental de capacidad marítima, iniciativa que se conoce como EUCAP NESTOR.

La intención del PSC con esta operación es desplegar, bajo el mando de un comandante de la operación civil, equipos de personal civil, con expertos militares, a oficinas en los cinco países a los que este proyecto ha limitado inicialmente su ámbito geográfico: Djibouti, Kenia, Tanzania, islas Seychelles y Somalia. En los cuatro primeros países, la misión pretende ayudar a mejorar la capacidad de control de las aguas territoriales; en Somalia la misión es algo más ambiciosa y persigue mejorar el sistema judicial y constituir una policía costera capaz de hacer aplicar la ley en contra de la piratería.

Cabría pensar que en el ámbito de esta iniciativa se podría apoyar a la Policía Marítima de Puntland (15), que tan excelentes resultados está obteniendo, como se ha comentado anteriormente. Sin embargo, el marco legal que esta policía aplica a los piratas que detiene, alejado de los principios humanitarios que inspiran la ley en Occidente, impide que nuestras fuerzas puedan participar en su adiestramiento y realizar operaciones coordinadas con ellos.

En paralelo con este esfuerzo de cimentar el país, que depende principalmente de apoyo en el ámbito civil internacional, las fuerzas militares tienen todavía importantes tareas que realizar: pueden apoyar de forma limitada las tareas de construcción del país; pueden apoyar el EUCAP NESTOR proporcionando instrucción y adiestramiento durante las visitas a puerto, y pueden aprovechar su interacción con las comunidades costeras de Somalia para influir en su rechazo a la piratería y su inclinación hacia actividades legales como la pesca; pero, fundamentalmente, deben mantener la presión sobre los piratas hasta hacer disminuir su éxito al nivel más bajo posible.

(15) La Policía Marítima de Puntland está financiada principalmente por los Emiratos Árabes Unidos. Recientemente, se ha especulado con la posibilidad de que esta financiación fuera a cesar, lo que pondría en entredicho el futuro de esta policía.



Dhow yemení.

Tras la aprobación de las operaciones DPLD para la fuerza de la Unión Europea, las fuerzas navales disponen de marco legal para poder actuar sobre el rango entero de actividades de los piratas: desde la preparación en tierra hasta que logran secuestrar un buque para obtener un rescate, si bien en este último caso la actuación requiere la aprobación de los Estados implicados, tanto el de bandera del buque secuestrado como el de nacionalidad de los rehenes. En este escenario, la eficacia de las fuerzas navales ya no depende de nuevas autorizaciones, sino de conseguir el mejor aprovechamiento posible de los medios disponibles.

Para mejorar la eficacia y ejercer máxima presión sobre los piratas, se debe incrementar el esfuerzo en la parte del ciclo operativo de los piratas donde los medios puedan ser más eficaces y los piratas más vulnerables. El ciclo operativo de los piratas comienza en la playa, a bordo de un esquife; continúa con el secuestro de un buque madre (normalmente en el golfo de Adén); sigue con el ataque y secuestro de un buque mercante (en la mayoría de los casos en el mar Árabe), y finaliza con el fondeo en las proximidades de una base logística de los piratas, donde se negocia el rescate. Durante la primera fase, en la

que los piratas operan en esquiife, es difícil actuar por la dificultad que entraña, tanto en la playa como en el mar, distinguir el esquiife pirata de embarcaciones similares dedicadas a actividad legal. También es difícil actuar sobre los piratas después de que estos han conseguido secuestrar un barco: aunque las reglas de enfrentamiento lo permiten, las necesarias autorizaciones de los Estados en cuestión y el riesgo de la operación las hace desaconsejables. Por ello, el esfuerzo militar debe aplicarse a tratar de neutralizar a los grupos de piratas en la fase que transcurre desde que han secuestrado a un *dhow* hasta que, utilizándolo como buque madre de su grupo de acción, consiguen secuestrar un buque y hacerse fuerte en él. Es en esta fase donde hay más probabilidades de ser eficaz y donde hay mayor posibilidad de mejora. En el año 2011 se neutralizó un grupo de acción pirata por cada buque secuestrado; en el primer semestre de 2012, dos por buque secuestrado. Mediante la adecuada utilización de medios, estas cifras pueden mejorar significativamente.

Para incrementar la eficacia en la neutralización de los buques madre, hay que mejorar el sistema de localización y aviso de su presencia y posicionar las fuerzas navales para que, basadas en esa información de inteligencia, reaccionen en el menor tiempo posible e intenten la neutralización antes de que los piratas tengan éxito en el secuestro de un barco.

La mejora del sistema de localización y aviso de los *dhow*s se puede lograr haciendo un uso efectivo de los medios de ISR disponibles —MPRA, UAV, helicópteros, etc.—, alentando permanentemente a los buques mercantes a que informen de los avistamientos o ataques de los piratas, y mejorando el intercambio de información con los países de origen o donde operan los *dhow*s: Yemen, Omán, Djibuti y Somalia. En línea con este último objetivo, hay una iniciativa en marcha, denominada *Dhow Communities Engagement Project*, que pretende mejorar el conocimiento sobre el tráfico de *dhow*s en el golfo de Adén, asesorar a los *dhow*s sobre medidas para evitar la piratería y mejorar el intercambio de información cuando un buque ha sido secuestrado.

En paralelo a este mayor esfuerzo en la neutralización de los *dhow*s, también debería continuarse con la incapacitación de los depósitos logísticos de los piratas en tierra, de acuerdo con lo autorizado en la última revisión del Plan de Operaciones de ATALANTA. No obstante, con objeto de impedir que las comunidades costeras perciban estas operaciones como una injerencia o un riesgo a su seguridad, esta debería ser una opción a la que recurrir con más visión estratégica que táctica. Su ejecución, cuando haya una clara oportunidad y esté exenta de riesgos indeseados, es una opción muy efectiva para impedir que los piratas puedan operar desde tierra con libertad y preparar los buques madres y sus campañas con impunidad.

Por último, para mantener la curva de la piratería en sentido descendente sería necesario reforzar los sistemas judiciales para poder perseguir a los piratas con mayor firmeza. En la actualidad, más de un 50 por 100 de los piratas detenidos son liberados (repatriados en la costa de Somalia) sin ser persegui-

dos por la justicia, si bien los liberados no pueden en muchos casos volver a sus lugares de origen por no poder hacer frente a las deudas contraídas para adquirir el material necesario para su actividad pirata. Hasta la fecha, se han conseguido algunos acuerdos de transferencia con países ribereños, como Kenia —acuerdo denunciado recientemente—, islas Seychelles y Mauricio. Se está en proceso de llegar a un acuerdo con Tanzania y otros países. Lamentablemente, las diferencias entre los sistemas judiciales, en lo que al tratamiento humanitario concierne, impide a las coaliciones presentes en la zona alcanzar acuerdos de transferencia con algunos vecinos de la región.

En paralelo a la consecución de acuerdos de transferencia, la legislación nacional de algunos países participantes en la lucha contra la piratería ha sido objeto de cambios, lo que ha permitido, cuando han concurrido evidencias de ofensas contra el propio país, recurrir a la persecución nacional. Se tienen esperanzas de que avances en la legislación y en la colección de evidencias, como intercambio de información biométrica, tengan una incidencia positiva en el decaimiento de la piratería. Los piratas son personas sin ideología; su única aspiración es la obtención de un rescate para disfrutarlo en su propio país. La amenaza de su encarcelamiento es una importante medida disuasoria.

Todas las iniciativas mencionadas pueden contribuir a mantener el ritmo descendente de la actividad pirata pero existe la preocupación de que este éxito dé pie anticipadamente a pensar que se dan las condiciones para concluir la operación y relajar las medidas de autoprotección de los buques mercantes.

¿Hasta cuándo hará falta mantenerse en la zona combatiendo la piratería?

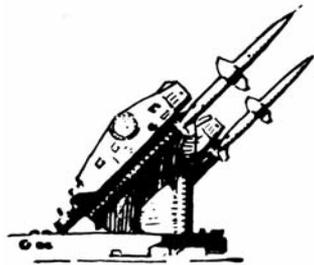
Casi todos los planes de operaciones de las fuerzas presentes en el Cuerno de África contemplan un estado final de la operación indefinido. Éstos dejan entrever que la operación se podría dar por concluida cuando se logre reducir la piratería hasta un nivel aceptable. Pero, ¿qué significa un nivel aceptable? El término es tan impreciso que por el momento las operaciones tienen un horizonte temporal. En el caso de la Operación ATALANTA, la fecha de conclusión de la operación se ha extendido en cuatro ocasiones, las tres primeras por un periodo de un año, la última por dos, hasta diciembre de 2014.

Ante la reducción de la actividad de la piratería, hay algunas voces que reclaman el fin de la presencia militar. Creo que es una postura discutible. A mi juicio, las operaciones contra la piratería no deberían finalizar hasta que esta se erradicara de forma irreversible. A pesar de que en los párrafos anteriores he dejado entrever una visión optimista del futuro de Somalia, lo cierto es que es un país fallido desde 1991 y que tiene una población cuyo 70 por 100 es menor de 30 años, por lo que una mayoría de los ciudadanos no tiene expe-

riencia de vivir en un país estable y seguro, no conoce la sensación de vivir en un Estado de derecho. Por ello, es improbable que a corto plazo desaparezcan las condiciones para que muchos somalíes consideren la piratería como una opción con riesgo aceptable.

Aun llegando a niveles mínimos de piratería, siempre puede surgir un secuestro que vuelva a realimentar el bucle económico de la piratería y atraiga a nuevos piratas a la mar. Baste con poner el citado ejemplo del petrolero *Smyrni*. Tras tener sus arcas exhaustas, los piratas podrían obtener por la liberación de este buque un rescate próximo a los 40 millones de dólares, cifra que prácticamente iguala el presupuesto que gestiona el gobierno regional de Puntland.

Si continúa el decrecimiento de la actividad pirata, la presencia militar en la zona podría reducirse en unos años para ajustarla al progreso de la operación, incluso podría reducirse a operaciones temporales durante los periodos entre monzones, pero no creo que en el corto plazo se den las condiciones para poderla concluir. Las operaciones contra la piratería en Somalia deben continuar hasta que el escenario deje de ser propicio para la piratería, lo que en función del lento progreso de reconstrucción de Somalia puede tardar años en llegar. A nuestros buques les queda tiempo en la zona. Si no, podríamos tener que volver a empezar.





Despegue de un CH-47 del Ejército de Tierra en el LHD Juan Carlos I. (Foto: L. Lorenzo Leira).